

Consideratii asupra deciziilor de angajare a navelor comerciale

Lect. Ghiorghe BATRÎNCA

Catedra de Navigatie si Transport Naval, Universitatea Maritima Constanta

Profitable employment of a vessel is one of the main tasks of commercial management department. To achieve this goal, chartering department has to select the combination of voyages giving the highest time charter equivalent rate per day. Selecting the best alternative for the ship is almost impossible to be done today without voyage estimation software and the present article is trying to emphasize what such software should contain and how it can be used.

Key words: freight, hire, charter party, decision, database.

Piata maritima este similara cu piata actiunilor din punct de vedere al fluctuatiei preturilor de transport. Pe piata navlurilor se efectueaza doua tipuri principale de tranzactii: *contracte de navlosire pe voiaj* în care navlul este exprimat în unitati monetare (de regula este exprimat în USD pe tona) si *contracte de navlosire pe timp* în care armatorul primeste o chirie zilnica pentru punerea la dispozitia navlositorului a navei si serviciilor echipajului. Deoarece exprimarea navlului în unitati monetare nu spune prea mult despre eficienta unui voiaj exista practica de a determina echivalentul chiriei din contractul de navlosire pe timp prin ϕ ducerea din navlul net a cheltuielilor variabile si raportarea rezultatului la numarul de zile necesare desfasurarii voiajului. Valoarea astfel obtinuta se compara cu nivelul costurilor zilnice ale navei si nivelul chiriei de pe piata în zona în care se afla nava.

De asemenea exista serioase dezechilibre între regiunile globului din punct de vedere al nivelului navlurilor. Pentru a ilustra acest lucru din rapoartele JE Hyde [1] în perioada 25-30 septembrie 2002 se poate constata ca nivelul chiriei zilnice pentru un contract de navlosire pe timp pentru un singur voiaj, pe ntru o nava de aproximativ 35,000 tone deadweight era de 9500\$ pe zi daca nava respectiva se afla în Marea Neagra, 5000\$ pe zi daca nava se afla în Orientul Îndepartat si de 6750\$ pe zi daca nava se afla în Africa de Sud.

Aceste dezechilibre fac si mai dificila luarea celei mai bune decizii la un moment dat de-

oarece durata medie a unui voiaj este de aproximativ 40 de zile si încercările armatorilor de a repositiona navele într-o zona cu niveluri ridicate ale navlului pot face ca peste 40 de zile în acea zona sa fie foarte multe nave disponibile si putine marfuri, fapt ce va conduce la o scadere pronuntata a navlurilor. De aceea, în momentul în care se ia decizia de angajare a unei nave comerciale, armatorul trebuie sa tina cont de posibilitatile de angajare a navei din regiunea în care aceasta va fi disponibila pentru un nou voiaj. Acceptarea unui voiaj are sens doar daca media celor doua niveluri ale chiriei este mai mare decât cheltuielile fixe ale navei sau decât nivelul pietei.

De multe ori calculele de estimare a rezultatelor unui voiaj pot fi foarte laborioase si de aceea fiecare armator trebuie sa aiba la dispozitie o aplicatie informatica pentru a reduce durata calculelor si a putea testa câteva posibile scenarii cu privire la posibilitatile de angajare a navei. Pe piata maritima exista câteva aplicatii care fac acest lucru, însa nici una nu raspunde total cerintelor unui sistem decizional modern. În opinia autorului o astfel de aplicatie informatica trebuie sa contina:

- o baza de date cu descrierea tuturor navelor aflate la dispozitia armatorului;
- o baza de date cu tipurile de marfa care se pot transporta pe mare, care sa contina factorul de stivuire al fiecărei marfi;
- o baza de date ce contine cât mai multe dintre porturile de escala posibile ale navelor aflate în exploatare;

- o baza de date cu distantele dintre porturile înscrise în baza de date anterioara; aceasta este una din cele mai dificile probleme deoarece baza de date care contine porturile poate avea peste 2500 de porturi, fapt ce conduce la introducerea unui numar de aproximativ 3 milioane de distante;
- o baza de date care contine informatii despre marfurile încarcate de nava la fiecare voiaj si nivelul navlurilor la care aceste marfuri sunt angajate;
- o baza de date care contine informatii despre itinerariul navei si activitatile efectuate de catre nava în fiecare port de escala;
- o baza de date cu veniturile efective obtinute de o nava care va efectua unul din voiajele pentru care s-a efectuat estimarea;
- o baza de date ce contine cheltuielile efectuate de nava care va efectua unul dintre voiajele pentru care s-a efectuat estimarea;
- optional aplicatia ar mai putea contine o baza de date care contine detalii despre contractul de navlosire si o baza de date cu pozitiile navelor la fiecare 48 ore.

Cele mai multe dintre contractele de navlosire contin clauze susceptibile la interpretari, mai ales clauzele cu privire la cantitatea de marfa care urmeaza a se încarca si la perioadele de timp petrecute în fiecare port de catre nava, fapt care necesita aplicarea unei dintre regulile de decizie în conditii de incertitudine. Un alt element care influenteaza performantele unei nave sunt conditiile meteorologice. Pentru a efectua o estimare cu cât mai mare precizie trebuie luat în considerare efectul acestora asupra duratei voiajului. Toate aplicatiile existente pe piata nu tin cont de faptul ca utilizatorul poate fi foarte subiectiv în aprecierea acestor aspecte si erorile ce pot fi introduse sunt substansiale. De aceea, o aplicatie pentru fundamentarea deciziilor trebuie sa compare veniturile si cheltuielile estimate cu cele realizate pentru un numar de estimari anterioare efectuate de acel utilizator si pe baza acestora sa calculeze coeficienti de corectie pentru fiecare utilizator, atât din punct de vedere al cheltuielilor cât si din punct de vedere al veniturilor.

Un alt aspect care trebuie avut în vedere este cel al analizei de senzitivitate a profitului la modificarile diferitelor elemente care influenteaza profitul dintre care cele mai importante pot fi considerate urmatoarele: modificarea ratei navlului, modificarea pretului combustibililor, modificarea vitezei si consumului de combustibil al navei. În acest fel decidentul este în masura sa determine ce se va întâmpla daca unul dintre elementele considerate ca fiind fixe în analiza initiala are o evolutie ulterioara neasteptata.

Dupa determinarea echivalentului chiriei zilnice armatorul se poate afla în una din urmatoarele situatii:

- nivelul chiriei zilnice echivalente este mai mare decât costurile de exploatare si în acest fel armatorul obtine un profit zilnic egal cu produsul dintre diferenta între chiria zilnica echivalenta si costurile de exploatare si numărul de zile de voiaj;
- nivelul chiriei zilnice echivalente este mai mic decât costurile de exploatare si armatorul are pierdere.

În acest din urma caz armatorul are mai multe variante pe termen scurt:

a) *Asteapta în rada ultimului port* aparitia unui alt contract care sa-i acopere cheltuielile aferente unui voiaj. Aceasta solutie este una foarte dificila pentru armator deoarece este posibil ca voiajul pe care armatorul îl asteapta sa nu apara si atunci prin luarea unei astfel de decizii cresc pierderile armatorilor.

b) *Trimite nava în conservare într-un port* în care va putea reduce o parte dintre cheltuielile de exploatare (poate reduce echipajul la un nivel minim, poate recupera o parte din sumele plătite ca asigurare etc.). În luarea unei astfel de decizii trebuie tinut cont de cheltuielile de punere în conservare a unei nave, de cheltuielile care nu pot fi evitate pe perioada conservarii si de cheltuielile de scoatere a navei din conservare.

c) *Reduce viteza de exploatare a navei*. Desi la prima vedere poate parea ca prin reducerea vitezei de operare scade nivelul echivalent al chiriei zilnice (deoarece creste durata voiajului), în realitate trebuie avut în vedere ca prin scaderea vitezei de operare se reduce si consumul de combustibil. Aceasta era una din

cele mai populare metode de reducere a ofertei de tonaj în perioadele de criza de după 1973. Până în 1973 se pune accent pe viteza de exploatare a navelor fără a se acorda atenție consumului de combustibil, deoarece prețul combustibilului era de 18\$ pe tona, în timp ce în perioada actuală se au în vedere motoare eficiente care să consume cât mai puțin combustibil, deoarece prețul combustibilului este de aproximativ 180\$ pe tona. Tocmai de aceea această soluție s-a pierdut din importanță, ea fiind de interes doar pentru navele mai vechi.

Alegerea unei sau alteia dintre aceste variante este în mare măsură dependentă de așteptările pe care le are armatorul cu privire la evoluția în continuare a pieței navlurilor și de

capacitatea sa de a face prognoze cu privire la evoluția acesteia.

În concluzie se poate spune că în transportul maritim există incertitudine și, pentru a lua cele mai bune decizii, este nevoie pe lângă experiența și informații la zi asupra evoluției pieței, de tehnici moderne de fundamentare a deciziilor.

Bibliografie

- [1] J.E. Hyde, Daily Market Report
- [2] Stopford, M., Maritime Economics, Routledge, 1997
- [3] Batrîncă, G. Management financiar în transportul maritim, LITTO, Universitatea Maritimă Constanța, 2002
- [4] Batrîncă, G. Optimizarea deciziilor în transportul maritim, Referat doctorat, 2001